

**ANALISIS PENGARUH KURANGNYA *REST HOUR*  
TERHADAP KINERJA ABK MV ZEHOOOR**



Disusun sebagai salah satu syarat penyelesaian  
Program Pendidikan Dan Pelatihan Pelaut (DP)  
Tingkat I

**ALGIRAN MAULANA**

**NIS: 25.11.101.001**

**AHLI NAUTIKA TINGKAT I**

PROGRAM DIKLAT PELAUT TINGKAT I  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASAR

2026

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : ALGIRAN MAULANA

Nomor Induk Siswa : 25.11.101.001

Program Pelatihan : Ahli Nautika Tingkat I

Menyatakan bahwa KIT dengan judul:

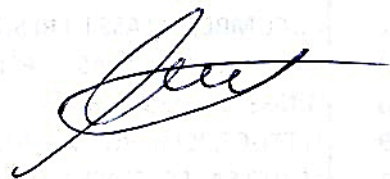
### **ANALISIS PENGARUH KURANGNYA *REST HOUR* TERHADAP KINERJA ABK MV ZEHOOR**

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam KIT tersebut, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Makassar, 6 Februari 2026

ALGIRAN MAULANA



**PERSETUJUAN SEMINAR  
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **ANALISIS PENGARUH KURANGNYA *REST HOUR*  
TERHADAP KINERJA ABK MV ZEHOOR**

Nama Pasis : **ALGIRAN MAULANA**

Nomor Induk Siswa : **25.11.101.001**

Program Diklat : **Ahli Nautika Tingkat I**

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.

Makassar, 6 Februari 2026

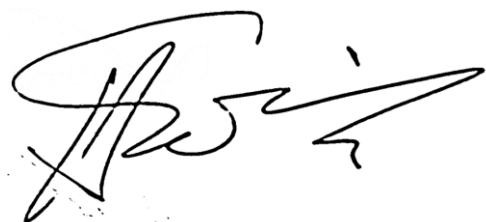
Menyetujui,

Pembimbing I



Capt. SENITRIANY BEATRIX NIMOT, S.Si.T., M.T., M.Mar.  
NIP. 198111212008122001

Pembimbing II



Capt. MARTHEN TODINGAN SP-1 M. Mar.

Mengetahui:  
Manager Diklat  
Peningkatan dan Penjenjangan



Ir. SUYUTI, M.Si., M.Mar.E  
NIP. 196805082002121002

**ANALISIS PENGARUH KURANGNYA *REST HOUR* TERHADAP  
KINERJA ABK MV ZEHOOOR**

Disusun dan Diajukan Oleh:

**ALGIRAN MAULANA  
NIS. 25.11.101.001  
Ahli Nautika Tingkat I**

Telah dipresentasikan di depan Panitia Ujian KIT  
Pada Tanggal 6 Februari 2026

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



**CAPT. SENITRIANY BEATRIX NIMOT. S.SI.T., MT., M.MAR    CAPT. MARTHEN TODINGAN SP-1., M.Mar.  
NIP. 198111212008122001**

Mengetahui:

A.n Direktur

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Pembantu Direktur I



**Capt. FAISAL SARANSI, M.T., M.Mar.  
NIP. 19750329 1999031002**

## KATA PENGANTAR

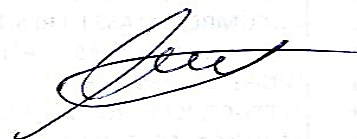
Puji dan syukur saya panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, atas segala rahmat dan karunia-Nya yang diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan KIT ini. Tugas akhir ini merupakan salah satu persyaratan bagi Perwira Siswa Jurusan Ahli Nautika Tingkat I (ANT I) dalam menyelesaikan studinya pada program ANT I di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Tak lupa pada penulis ucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Capt. Rudy Susanto, M.Pd. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Ir. Suyuti, M.Si., M.Mar.E. selaku Manager Diklat Teknis Peningkatan dan Penjenjangan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
3. Capt. Senitriany Beatrix Nimot, S.SiT., M.T., M.Mar. selaku pembimbing I penulisan KIT Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
4. Capt. Marthen Todingan SP-1., M.Mar. selaku pembimbing II penulisan KIT Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
5. Seluruh Staf Pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar atas bimbingan yang diberikan kepada penulis selama mengikuti Program Diklat Ahli Nautika Tingkat I di PIP Makassar.
6. Rekan-rekan Pasis Angkatan XLVIII Tahun 2025
7. Kedua orang tuaku tercinta, Bapak, Ibu, Istri Anak serta saudara saudaraku yang telah memberikan doa, dorongan, serta bantuan moril dan materil sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan KIT ini.

Dalam penulisan KIT ini, penulis menyadari bahwa masih terdapat kekurangan-kekurangan dipandang dari segala sisi. Tentunya dalam hal ini tidak lepas dari kemungkinan adanya kalimat-kalimat atau kata-kata yang kurang berkenan dan perlu untuk diperhatikan. Namun walaupun demikian, dengan segala kerendahan hati penulis memohon kritik dan saran-saran yang bersifat membangun demi penyempurnaan makalah ini.

Makassar, 6 Februari 2026



ALGIRAN MAULANA

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
PERSETUJUAN SEMINAR	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	
DAFTAR GAMBAR	
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Faktor Manusia	5
B. Organisasi di Atas Kapal	8
C. Faktor Pekerjaan dan Lingkungan Kerja	10
D. Faktor Manajemen Perusahaan Pelayaran	12
<b>BAB III METODE PENGAMBILAN DATA</b>	
A. Observasi/Pengamatan	14
B. Intrview/Wawancara	15
C. Studi Pustaka	16
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Lokasi Kejadian	17
B. Situasi dan Kondisi	17
C. Temuan	20
D. Urutan Kejadian	24
<b>BAB V PENUTUP</b>	
A. Simpulan	28
B. Saran	28
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	<b>29</b>
<b>LAMPIRAN</b>	<b>30</b>
<b>RIWAYAT HIDUP</b>	<b>33</b>

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar belakang**

Istirahat yang cukup bagi awak kapal merupakan kebutuhan dasar dalam menjaga kesiapan kerja dan kelancaran operasional di atas kapal. Dalam praktik pelayaran, tuntutan pekerjaan yang berkelanjutan, pola kerja bergilir, serta tekanan operasional sering kali membuat waktu istirahat kru tidak terpenuhi sebagaimana mestinya. Kondisi ini kerap dianggap sebagai hal biasa, terutama pada kapal yang beroperasi dengan jadwal padat, sehingga kelalaian jam istirahat sering luput dari perhatian. Padahal, ketidaksesuaian jam istirahat berpotensi memengaruhi kewaspadaan kru saat menjalankan tugas jaga dan tanggung jawab operasional lainnya.

Pengaturan mengenai jam istirahat awak kapal telah diatur secara jelas dalam regulasi internasional maupun nasional. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978 beserta amandemennya, khususnya pada Section A-VIII/1, mengatur bahwa setiap awak kapal harus memperoleh waktu istirahat minimum 10 jam dalam periode 24 jam dan 77 jam dalam periode 7 hari. Ketentuan ini juga ditegaskan dalam Maritime Labour Convention (MLC) 2006 Regulation 2.3 tentang Hours of Work and Hours of Rest yang mewajibkan perusahaan dan kapal memastikan jam kerja dan jam istirahat dilaksanakan secara konsisten. Regulasi tersebut menempatkan jam istirahat sebagai bagian penting dari keselamatan dan disiplin kerja di atas kapal.

Dalam praktik di lapangan, pelaksanaan jam istirahat sering kali tidak berjalan sebagaimana yang tercantum dalam aturan. Berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di kapal, kondisi operasional yang padat sering menyebabkan kru tetap menjalankan tugas meskipun waktu istirahatnya tidak terpenuhi secara optimal. Jadwal kerja yang saling tumpang tindih dan kebiasaan saling menggantikan tugas tanpa perencanaan yang jelas membuat jam istirahat hanya bersifat

administratif di atas kertas, sementara kondisi sebenarnya di lapangan berbeda. Situasi ini secara perlahan membentuk budaya kerja yang mengabaikan pentingnya rest hour.

Sebagaimana terlihat dalam kejadian di atas kapal MV Zehoor pada tanggal 6 November 2025 di LMS Base ICAD 2, Mussafah Port. Pada saat itu kapal berada dalam kondisi pasca bongkar muat di NPCC Base dan sedang melakukan persiapan menjelang ADNOC Vetting Inspection. Dalam situasi tersebut, kegiatan operasional di atas kapal tetap berjalan seperti biasa dengan pembagian tugas jaga yang telah ditetapkan. Pada waktu jam jaga berlangsung, ditemukan bahwa AB No. 1 tidak melaksanakan tugas sebagaimana mestinya dan berada dalam kondisi tidur saat seharusnya melakukan pengawasan. Tugas jaga yang menjadi tanggung jawabnya, khususnya pengawasan tangga kapal atau gangway watch, tidak berjalan sesuai ketentuan. Kondisi ini menunjukkan adanya kelalaian dalam pelaksanaan tugas jaga yang seharusnya dijalankan secara terus-menerus selama jam jaga berlangsung.

Akibat dari tidak terlaksananya pengawasan gangway secara optimal, terdapat celah dalam pengendalian akses ke atas kapal. Dalam kondisi tersebut, pengawasan terhadap orang yang naik dan turun kapal tidak berjalan sebagaimana prosedur yang berlaku. Situasi ini menunjukkan bahwa tugas jaga yang bersifat rutin justru menjadi titik lemah ketika jam istirahat kru tidak terpenuhi dan kewaspadaan menurun selama bertugas.

Oleh karena itu, permasalahan ketidaksesuaian jam istirahat dengan ketentuan yang berlaku menjadi latar belakang penting dalam pembahasan kinerja kru di atas MV Zehoor. Kejadian yang terjadi menunjukkan bahwa pengabaian terhadap *REST HOUR* dapat tercermin langsung pada pelaksanaan tugas jaga sehari-hari, sehingga perlu dikaji lebih lanjut sebagai bagian dari upaya memahami permasalahan kinerja kru secara menyeluruh di atas kapal.

Berdasarkan pengalaman di atas, penulis tertarik untuk

mengangkat masalah tersebut dan menuangkannya dalam bentuk Karya Ilmiah Terapan (KIT) dengan judul “**ANALISIS PENGARUH KURANGNYA *REST HOUR* TERHADAP KINERJA ABK MV ZEHOOR.**”

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan kondisi yang terjadi pada kapal M.V. ZEHOOR saat menghadapi persiapan ADNOC Vetting Inspection di Mussafah Port pada tanggal 6 November 2025, permasalahan adalah :

Apa faktor yang menyebabkan kurangnya *REST HOUR* sehingga anak buah kapal lalai dalam pelaksanaan tugas jaga?

## **C. Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penyebab kurangnya *REST HOUR* sehingga anak buah kapal lalai dalam dalam pelaksanaan tugas jaga

## **D. Manfaat Penelitian**

### 1. Manfaat Teoritis

- a. Memperkaya kajian manajemen maritim, khususnya mengenai hubungan antara pengelolaan waktu kerja dan disiplin operasional.
- b. Memberikan data empiris tentang dampak kelelahan (fatigue) terhadap kegagalan dalam menjalankan prosedur keamanan standar.
- c. Menkuatkan landasan ilmiah pentingnya kepatuhan terhadap regulasi waktu istirahat bagi keselamatan.

### 2. Manfaat Praktisnya

- a. Mendorong perbaikan sistem penjadwalan kerja di kapal guna menjamin istirahat yang memadai.
- b. Menjadi dasar untuk kebijakan pencegahan agar kejadian ini

serupa tidak terulang di masa depan.

- c. Langsung meningkatkan tingkat keselamatan dan keamanan kapal dengan mengurangi risiko human error akibat kelelahan.
- d. Mengoptimalkan kinerja dan kewaspadaan kru melalui pengelolaan fatigue yang lebih baik.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Faktor Manusia

Kelelahan merupakan faktor fisik dominan yang dapat secara drastis menurunkan kemampuan kognitif dan kinerja seorang pelaut, sehingga berpotensi menyebabkan kelalaian disiplin seperti tertidur di saat jaga. Kelelahan kronis mengganggu fungsi-fungsi otak yang esensial untuk tugas pengawasan, seperti kewaspadaan (*vigilance*), memori kerja, dan pengambilan keputusan. Saat tubuh mengalami kelelahan parah, otak akan memasuki keadaan "microsleep" atau tidur sekejap yang tak terkendali, sekalipun individu tersebut berusaha untuk tetap terbangun. Dalam konteks tugas jaga keamanan di gangway, kondisi ini secara langsung menyebabkan kegagalan dalam memantau akses ke kapal, mengidentifikasi ancaman, dan merespons kejadian ini dengan tepat. Pelaut yang kelelahan cenderung menunjukkan penurunan motivasi dan komitmen terhadap prosedur, memandang tugas-tugasnya sebagai beban daripada tanggung jawab keselamatan kolektif.

Regulasi maritim internasional secara khusus dirancang untuk memitigasi risiko kelelahan ini. *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)*, sebagaimana diamandemen, pada Bagian A-VIII/1 secara eksplisit menyatakan bahwa perusahaan harus menetapkan dan menjalankan kebijakan untuk mencegah kelelahan, memastikan bahwa kru mendapatkan waktu istirahat yang memadai. Lebih lanjut, *Maritime Labour Convention, 2006 (MLC)* menetapkan batasan hukum yang jelas. Regulasi 2.3 – Waktu Kerja dan Waktu Istirahat, mensyaratkan bahwa waktu istirahat minimum 10 jam dalam periode 24 jam, dan 77 jam dalam periode 7 hari. Standard A2.3, paragraf 5(b), dengan tegas menyatakan bahwa waktu istirahat hanya dapat dibagi menjadi maksimum dua periode, salah satunya harus minimal 6 jam, dan interval antara periode istirahat berurutan tidak boleh melebihi 14 jam.

Berdasarkan permasalahan kelalaian disiplin tugas jaga keamanan, berikut adalah keterampilan dan langkah-langkah prosedur operasi standar (SOP) yang harus dimiliki dan dikuasai oleh kru, khususnya petugas jaga keamanan (*Gangway Watch*):

1. Keterampilan dalam Pelaksanaan *Gangway Security Watch*

- a. Melakukan *Pre-Watch Briefing & Inspection*: Sebelum memulai jaga, petugas harus mendapatkan pengarahan dari perwira jaga (*Officer on watch*) tentang kondisi keamanan pelabuhan, daftar pengunjung yang diharapkan, dan informasi khusus. Dilakukan inspeksi fisik di area gangway untuk memastikan penerangan memadai, komunikasi radio berfungsi, dan tidak ada halangan atau titik butur (*blind spot*).
- b. *Verifikasi dan Pencatatan Identitas* (Verification and Log Keeping): Mampu secara tegas dan profesional meminta serta memeriksa identitas (KTP pelaut, kartu akses, surat tugas) setiap orang yang akan naik ke kapal. Harus mahir mengisi *Visitor Log Book* atau *Access Control Record* secara lengkap dan akurat, mencakup nama, afiliasi, tujuan, waktu masuk, dan waktu keluar.
- c. *Maintaining Constant Surveillance and Patrol*: Tidak hanya duduk di pos jaga, tetapi aktif melakukan pengawasan visual 360 derajat di sekitar area gangway dan sisi kapal yang menghadap dermaga. Melakukan patroli berkala ke titik-titik akses lain yang mungkin rentan. Menerapkan teknik *situational awareness* untuk mendeteksi perilaku atau aktivitas mencurigakan di sekitarnya.
- d. *Effective Communication and Reporting*: Terampil menggunakan peralatan komunikasi (radio VHF) untuk melaporkan keadaan normal secara berkala (*routine report*) dan segera melaporkan kejadian ini, kejadian, atau hal mencurigakan kepada perwira jaga atau *Ship Security Officer (SSO)*. Mampu berkomunikasi dengan jelas dan sopan kepada pengunjung, petugas pelabuhan, dan pihak berwenang.

2. Keterampilan dalam *Fatigue Management* dan Kewaspadaan Diri
  - a. *Self-Assessment of Fitness for Duty*: Sebelum mengambil alih jaga, setiap kru harus secara mandiri menilai kesiapan fisik dan mentalnya. Mengenali tanda-tanda kelelahan berat seperti sulit berkonsentrasi, kelopak mata berat, atau pikiran yang mengawang. Memahami prosedur pelaporan kelelahan (*fatigue reporting procedure*) yang berlaku di kapal.
  - b. *Applying Effective Wakefulness Techniques*: Menguasai teknik sederhana untuk mempertahankan kewaspadaan selama jaga, seperti perubahan posisi tubuh, gerakan peregangan ringan, serta interaksi komunikasi berkala dengan pos jaga lainnya (jika ada). Menghindari aktivitas yang membuat pasif, seperti *scrolling* ponsel secara berlebihan.
  - c. *Managing Rest Periods Effectively*: Memahami dan menuntut hak waktu istirahat sesuai *Maritime Labour Convention (MLC)*. Terampil mengelola waktu istirahat di antara jadwal jaga untuk memastikan tidur yang berkualitas, termasuk menciptakan lingkungan kamar yang kondusif (menggunakan penutup telinga, penutup mata, mengatur suhu).
3. Keterampilan dalam Merespons Keadaan Darurat dan Kejadian ini Keamanan
  - a. *Activating the Security Alert*: Mengetahui lokasi dan cara mengaktifkan tombol *panic alarm* atau sinyal keamanan diam (*duress alarm*) yang terhubung ke anjungan atau kamar SSO jika terjadi ancaman.
  - b. *Executing Initial Response Actions*: Mampu melakukan tindakan pertama sesuai *Ship Security Plan (SSP)*, seperti secara fisik menghalangi akses orang yang tidak dikenal, mengamankan gangway dengan rantai, atau menarik *gangway* ke atas jika diperintahkan, tanpa meninggalkan pos jika tidak ada pengganti.
  - c. *Coordinating with the Onboard Security Team*: Memahami peran dan tanggung jawabnya dalam rantai komando keamanan kapal.

Terampil memberikan *situational report* yang jelas dan ringkas kepada tim keamanan yang datang untuk membantu.

## **B. Faktor Organisasi di Atas Kapal**

Beban kerja yang berlebihan dan penjadwalan jam kerja yang buruk merupakan faktor organisasi utama yang langsung melanggar hak dasar pelaut dan menciptakan kondisi untuk kelelahan kronis (*chronic fatigue*). Dalam operasi kapal, khususnya di pelabuhan, beban kerja sering kali tidak terbatas pada jam jaga formal di anjungan atau mesin, tetapi meluas ke tugas-tugas pemeliharaan, persiapan inspeksi, dan pekerjaan administratif. Ketika volume tugas ini tidak dikelola dengan baik dan dibebankan pada komposisi kru yang terbatas, maka jam kerja nyata akan melampaui batas yang diizinkan oleh hukum. Pelaut dipaksa bekerja dalam shift panjang dengan periode istirahat yang terfragmentasi, yang secara sistemik merusak kemampuan tubuh untuk pulih, sehingga pada gilirannya menggerogoti kewaspadaan dan disiplin selama menjalankan tugas-tugas kritis seperti jaga keamanan.

Regulasi internasional telah menetapkan batasan yang sangat jelas untuk mencegah penyalahgunaan ini. *Maritime Labour Convention, 2006 (MLC)*, melalui Regulation 2.3 dan Standard A2.3, menetapkan batas maksimum jam kerja dan minimum jam istirahat yang bersifat wajib. Secara spesifik, waktu kerja tidak boleh melebihi 14 jam dalam periode 24 jam atau 72 jam dalam periode 7 hari. Sebaliknya, waktu istirahat minimal harus 10 jam dalam periode 24 jam, dan 77 jam dalam periode 7 hari. Lebih lanjut, interval antara dua periode istirahat tidak boleh lebih dari 14 jam. Aturan ini bukan sekadar pedoman, melainkan kewajiban hukum yang mengikat negara bendera (*flag state*), perusahaan pelayaran (*shipping company*), dan nakhoda (*master*). Kewajiban untuk memastikan kepatuhan ini tertuang jelas dalam *MLC*, Regulation 2.3, paragraf 10 dan 12, yang menempatkan tanggung jawab pada nakhoda untuk menjaga catatan jam kerja dan

istirahat, serta pada perusahaan untuk memberikan sumber daya yang memadai.

Namun, dalam praktiknya, tekanan operasional dan tuntutan komersial sering menciptakan kesenjangan besar antara kepatuhan di atas kertas (*paper compliance*) dan kenyataan di lapangan (*actual working conditions*). Seperti yang diungkapkan dalam studi oleh Pauksztat, B., & Grech, M. (2023: 15) yang meneliti budaya kerja di kapal, "*Commercial schedules and 'just-in-time' port operations frequently create peak workloads that systematically erode seafarers' rest periods. The recorded rest hours in logbooks often reflect a compliant schedule rather than the actual, more demanding reality on board.*" Situasi seperti persiapan intensif untuk pemeriksaan eksternal (*vetting*), pergantian muatan yang cepat (*quick turnaround*), atau permintaan perbaikan mendadak dari charterer, semuanya menjadi *drivers* yang memaksa kru untuk bekerja di luar batas wajar. Manajemen di darat (*shore management*) mungkin tidak sepenuhnya menyadari atau mengakomodasi kebutuhan waktu tambahan ini dalam perencanaan, sehingga beban ekstra langsung ditanggung oleh kru di kapal.

Tugas dan tanggungjawab diatas kapal :

1. **Nakhoda (Master/Captain)** bertanggung jawab penuh atas keselamatan, keamanan, dan operasi kapal secara keseluruhan, termasuk memastikan kepatuhan terhadap semua regulasi internasional dan perusahaan, serta menciptakan budaya keselamatan di atas kapal; secara spesifik, Nakhoda wajib menjamin bahwa semua prosedur, termasuk penjadwalan kerja dan istirahat yang sesuai dengan *Maritime Labour Convention (MLC)*, dilaksanakan dengan benar, dan bahwa setiap kejadian ini kelalaian disiplin diselidiki serta ditindaklanjuti untuk mencegah terulangnya kejadian serupa.
2. **Perwira Jaga (Officer on watch - OOW)** bertanggung jawab langsung atas keselamatan navigasi dan keamanan kapal selama

jam jaganya, termasuk mengawasi seluruh aktivitas di geladak, mengoordinasikan penjagaan keamanan (*gangway watch*), serta memastikan bahwa semua petugas jaga, termasuk *Able Seaman (AB)* di pos *gangway*, telah mendapatkan pengarahan (*briefing*) yang jelas tentang kondisi dan risiko terkini, berada dalam kondisi fisik yang layak tugas, dan melaksanakan tugasnya sesuai dengan prosedur yang ditetapkan dalam *Ship Security Plan (SSP)*.

3. **Ship Security Officer (SSO)** bertanggung jawab untuk melaksanakan, memelihara, dan memutakhirkan *Ship Security Plan (SSP)* sesuai dengan *ISPS Code*, termasuk melatih semua kru dalam prosedur keamanan, mengoordinasikan pelaksanaan penjagaan keamanan (*security watches*), serta memastikan bahwa semua peralatan keamanan (seperti pencahayaan area *gangway*, alat komunikasi, dan *access control log*) berfungsi dengan baik dan digunakan dengan benar oleh petugas jaga untuk mencegah akses yang tidak sah ke kapal.
4. **Able Seaman (AB) / Petugas Jaga Gangway** bertanggung jawab untuk melaksanakan tugas jaga keamanan di area *gangway* atau akses kapal lainnya sesuai dengan perintah Perwira Jaga dan prosedur dalam *SSP*, yang meliputi memverifikasi identitas setiap orang yang naik/turun, mencatatnya dalam *log book* secara akurat, memantau sekeliling kapal untuk aktivitas mencurigakan, serta segera melaporkan segala kejadian tidak normal atau kelalaian keamanan kepada Perwira Jaga atau *SSO*, dengan senantiasa menjaga kewaspadaan penuh selama periode jaga.

### C. Faktor Pekerjaan dan Lingkungan Kerja.

Kualitas dari ruang yang secara khusus dialokasikan untuk pemulihan: akomodasi tidur dan fasilitas rekreasi. Sebuah kabin tidur yang tidak nyaman—dengan kasur yang sudah turun (*sagging*), ventilasi yang buruk sehingga terasa pengap atau berisik, pencahayaan yang tidak dapat dikontrol (kekurangan tirai gelap untuk tidur siang),

atau berbagi dengan orang yang memiliki jadwal tidur berseberangan—secara efektif merusak tujuan dari periode istirahat yang dijamin oleh regulasi. Tidur yang berkualitas (*restorative sleep*) memerlukan lingkungan yang gelap, tenang, sejuk, dan nyaman secara fisik. Jika lingkungan akomodasi tidak memenuhi kriteria ini, maka tidur akan terganggu, dangkal, dan tidak memulihkan, sehingga mengakibatkan akumulasi *sleep debt* atau utang tidur kronis meskipun durasi tidur secara nominal mencukupi.

Regulasi internasional memberikan panduan yang sangat rinci dan mengikat mengenai standar akomodasi kru, yang menegaskan hubungan langsung antara kualitas fasilitas hidup dengan kesejahteraan dan keselamatan. *Maritime Labour Convention, 2006 (MLC)* mencurahkan seluruh Judul 3 (Akomodasi, Fasilitas Rekreasi, Makanan, dan Katering) untuk hal ini. Standard A3.1 tentang Akomodasi Kru menetapkan persyaratan teknis yang sangat spesifik. Paragraf 6 mensyaratkan akomodasi harus dipertahankan dalam kondisi yang memastikan lingkungan hidup yang bersih dan layak, serta mempromosikan kesejahteraan kru. Paragraf 7 menekankan bahwa kabin tidur harus terletak dan dibangun agar minim kebisingan dan getaran. Lebih lanjut, paragraf 9(f) menyatakan bahwa kasur harus dari bahan yang sesuai dan dalam kondisi baik. *Guidelines B3.1.12* juga menyarankan agar, sejauh mungkin, dipertimbangkan untuk menyediakan tirai atau penutup jendela yang cukup gelap untuk memungkinkan tidur di siang hari. Aturan-aturan ini dirancang untuk menjamin bahwa waktu istirahat 10 jam yang diamanatkan Regulation 2.3 adalah waktu istirahat yang *efektif*.

Meskipun demikian, kesenjangan antara standar yang ditetapkan dan kondisi di banyak kapal masih menjadi isu global. Akomodasi di kapal tua sering kali tidak memenuhi standar akomodasi modern, dan renovasi besar mungkin ditunda karena alasan biaya. Sebuah studi oleh **Kim, S., & Lee, J. (2023: 129)** yang berfokus pada kesehatan tidur pelaut melaporkan bahwa "*A significant proportion of*

*seafarers reported that the single greatest hindrance to quality sleep was the poor physical condition of their sleeping quarters, citing issues such as inadequate mattress support, inability to control cabin temperature, and light pollution from corridor or external sources during daytime sleep periods.*" Ketidakmampuan untuk mengontrol suhu atau pencahayaan di kabin sendiri secara langsung mengganggu ritme sirkadian dan mencegah tidur yang dalam, yang penting untuk pemulihan kognitif.

#### **D. Faktor Manajemen Perusahaan Pelayaran**

Kebijakan organisasi perusahaan pelayaran merupakan kerangka fundamental yang mengatur seluruh aspek operasi, termasuk penempatan prioritas antara efisiensi komersial dan keselamatan manusia. Kebijakan yang tidak jelas, tidak memadai, atau hanya bersifat deklaratif tanpa implementasi nyata akan menciptakan budaya di mana target operasional—seperti *quick turnaround* di pelabuhan atau persiapan inspeksi yang dipercepat—sering kali mengorbankan prosedur yang telah ditetapkan dan kesejahteraan kru. Ketika kebijakan tingkat tinggi perusahaan tidak secara eksplisit dan tegas menetapkan bahwa kepatuhan terhadap waktu istirahat (*rest hours*) adalah prasyarat non-negosiasi untuk keselamatan, maka tekanan dari pihak charterer atau tuntutan jadwal akan dengan mudah mendikte praktik di lapangan. Manajer operasional dan nakhoda dihadapkan pada dilema: mematuhi kebijakan keselamatan secara ketat dengan risiko keterlambatan, atau memenuhi tuntutan komersial dengan meminta kru bekerja melampaui batas wajar. Tanpa dukungan kebijakan yang kuat dari level atas, pilihan kedua sering kali diambil.

Regulasi internasional secara jelas menempatkan tanggung jawab utama pada perusahaan pelayaran (*shipping company*) untuk menetapkan kebijakan yang memastikan keselamatan. *International Safety Management (ISM) Code*, yang diadopsi secara global melalui SOLAS Bab IX, merupakan instrumen regulasi kunci. *ISM Code*, Bagian 1.2, mendefinisikan "Perusahaan" sebagai pemilik kapal atau

organisasi lain yang telah menerima tanggung jawab atas operasi kapal. Bagian 1.4 mewajibkan perusahaan untuk menetapkan, menerapkan, dan memelihara kebijakan Keselamatan dan Pencegahan Pencemaran (*Safety and Environmental Protection Policy*). Kebijakan ini harus mencakup instruksi dan prosedur untuk mengoperasikan kapal dengan aman dan melindungi lingkungan, serta memastikan kepatuhan terhadap peraturan internasional dan nasional yang relevan. Lebih lanjut, *ISM Code* Bagian 6 (Sumber Daya dan Personalia) mewajibkan perusahaan untuk memastikan bahwa setiap kapal dikreasi dengan jumlah kru yang memadai, berkualifikasi, dan beristirahat dengan baik. Dengan demikian, kebijakan perusahaan harus secara operasional menjabarkan bagaimana "kru yang beristirahat dengan baik" ini diwujudkan, yang secara langsung terkait dengan implementasi *Maritime Labour Convention (MLC)*.

Namun, kesenjangan yang lebar sering muncul antara dokumen kebijakan yang formal dan kenyataan operasional. Sebuah perusahaan mungkin memiliki kebijakan keselamatan yang tertulis dengan sangat baik, tetapi jika sistem evaluasi kinerja (*Key Performance Indicators/KPI*) manajer dan nakhoda hanya diukur dari aspek efisiensi (seperti konsumsi bahan bakar dan ketepatan waktu), maka pesan yang tersirat (*hidden message*) justru mengalahkan kebijakan tertulis. Penelitian oleh **Karahalios, G. (2022: 157)** tentang implementasi kebijakan maritim mengungkap bahwa "*The commercial pressures in shipping often create a 'double-bind' for masters, where corporate safety policies are rhetorically supported but operationally undermined by scheduling and cost-control imperatives communicated through informal channels.*" Akibatnya, kebijakan keselamatan dan kepatuhan terhadap *MLC* hanya menjadi *paper exercise*, sementara budaya kerja yang sebenarnya mendorong kelalaian waktu istirahat untuk memenuhi tenggat waktu.